

Vergaderjaar 2024–2025

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 473**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 oktober 2024

Met deze brief geef ik invulling aan twee moties, twee toezeggingen, een vraag en bied ik u drie rapporten aan. Dit in aanvulling op de eerdere Kamerbrief van 17 juni 2024, waarin de Kamer is geïnformeerd over de voortgang van duurzaam vervoer en een beschrijving is gegeven van de aanvullende maatregelen uit de voorjaarsbesluitvorming<sup>1</sup>.

Specifiek betreft het:

- De motie van lid Nijboer (GL-PvdA) c.s. van 1 juli 2021 over de vergelijking van de «Total Cost of Ownership» in de showroom en online, en de toezegging om de visie van de autobranche over TCO met de Kamer te delen.
- De motie van de leden Krüger (GL-PvdA) en De Hoop (GL-PvdA)<sup>2</sup> betreft; onderzoek met welke top tien instrumenten de groei van (elektrische) deelmobiliteit ruimtelijk, wettelijk of fiscaal bevorderd kan worden.
- Tevens wordt antwoord gegeven op de vraag van lid van Dijk (NSC) hoe het «ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 en BABW in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones» past binnen mijn beleidsvoor-nemens.
- Ten slotte wordt de Kamer een korte update geboden over de toezegging om de Kamer te informeren over het plan van aanpak voor de verduurzaming van geconditioneerd vervoer. Ik deel daarbij de rapporten *Transitie in de praktijk. De weg naar zero-emissie koelinstal-laties in transport* en *Real-world emissions of temperature-controlled road transport in the Netherlands*.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 468

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 424

## **Motie vergelijking TCO in de showroom en online**

Op 17 juni 2024 informeerde<sup>3</sup> mijn voorganger de Kamer over de voortgang van de in het Klimaatakkoord gemaakte afspraak over de beoogde prijsvergelijking in de showroom en online van elektrische auto's met auto's op fossiele brandstoffen en de daarnaar verwijzende motie van lid Nijboer (GL-PvdA) c.s. van 1 juli 2021<sup>4</sup>, waarin de regering verzocht wordt om te bewerkstelligen dat in de showroom en online ook altijd de totale kosten van eigendom worden gecommuniceerd. Zoals daarbij in 2023 is toegezegd, deel ik hiermee de visie van de autobranche (BOVAG, RAI Vereniging en de VNA) en de ANWB op deze afspraak<sup>5</sup>.

De aanname onder deze afspraak in het Klimaatakkoord was dat het kenbaar maken van de totale kosten van eigendom (hierna: Total Cost of Ownership, TCO), uitgedrukt in een maandprijs, de verkoop van elektrische personenauto's zou stimuleren. Aangezien subsidiëring en fiscale stimulering van emissieloos rijden na 2024 sterk wordt afgebouwd is de kans, dat de TCO van een elektrische auto ongunstiger is c.q. zal zijn dan die van een brandstofauto, groter dan in 2019 werd aangenomen. De autobranche schrijft in hun brief aan het ministerie dat zij van mening is dat de Klimaatakkoordafspraken achterhaald is. De TCO zou op zichzelf niet doorslaggevend zijn voor de aanschafkeuze (in de showroom). Bovendien kan de consument online al ruime toegang tot kosteninformatie verkrijgen.

De stelling dat de TCO niet doorslaggevend zou zijn voor de autokeuze heeft TNO onderzocht. Tijdens dit onderzoek<sup>6</sup> is gebleken dat de consument het belang van de TCO inmiddels goed begrijpt. Het onderzoek toont aan dat, wanneer de TCO van een elektrische auto positiever (lager) is dan die van een fossiel aangedreven auto, de TCO een matig positief effect heeft op de keuze voor een elektrische auto. Wanneer de TCO van de elektrische auto echter ongunstiger (hoger) is dan die van een brandstofauto, heeft de TCO een sterk negatief effect op de keuze voor elektrisch. TNO concludeert dat de positieve effecten van het inzichtelijk maken van de TCO niet opwegen tegen de negatieve effecten. Omdat de consument het belang van de TCO goed begrijpt en deze inmiddels op internet goed kan vinden, heb ik – afgaande op de bevindingen van TNO en de visie van de branche – besloten geen verdere actie te nemen om de TCO in de showroom en online zichtbaar te maken. Het TCO-rapport is tevens besproken in het Formule E-Team (FET), waar deze bevindingen breed gesteund worden. Met deze brief beschouw ik de toezegging van 17 juni 2024 en de motie van 1 juli 2021 als afgedaan.

## **Motie top 10 instrumenten stimulering deelmobiliteit**

Naar aanleiding van de aangenomen motie van de leden Kröger (GL-PvdA) en De Hoop (GL-PvdA)<sup>7</sup> onderzocht onderzoeksbureau CE Delft met welke top tien instrumenten de groei van (elektrische) deelmobiliteit ruimtelijk, wettelijk of fiscaal bevorderd kan worden. De onderzoeksresultaten<sup>8</sup> zijn bij deze Kamerbrief gevoegd, een verkorte weergave van deze top tien staat hieronder. Het rapport zal onder de aandacht worden gebracht bij het samenwerkingsprogramma Natuurlijk! Deelmobiliteit. Zoals vermeld in de Kamerbrief<sup>9</sup> van mei 2024 hebben de onderzoekers een long-list opgesteld op basis van literatuur en interviews. Een top tien

<sup>3</sup> Kamerstukken 2023–2024, 31 305 en 32 813, nr. 468

<sup>4</sup> Kamerstukken 2021–2022, 32 813, nr. 741

<sup>5</sup> «Brief betreft prijsvergelijking van fossiele brandstof en elektrische auto's», ANWB, Bovag, RAI, VNA, augustus 2024.

<sup>6</sup> «Keuzeonderzoek adoptiegedrag EV occasions», TNO, april 2024.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 424

<sup>8</sup> Top 10 van instrumenten ter stimulering van deelmobiliteit, CE delft, juni 2024.

<sup>9</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 464

is vervolgens vastgesteld met hulp van experts en met een doorrekening op de effecten op deelmobiliteit, voertuiggebruik, brede welvaart, haalbaarheid en kosten.

Nr.	Naam instrument	Type instrument
1	Overheden maken gebruik van openbare deelauto's	Wettelijk
2	Deelmobiliteitshubs uitbreiden, inclusief in nieuwbouwwijken	Ruimtelijk
3	Fiscale voordelen voor bedrijven die deel-mobiliteit faciliteren	Fiscaal
4	Afschaffen btw op deelmobiliteitsdiensten	Fiscaal
5	Digitale integratie	Overig
6	Deelmobiliteit meenemen in ov-concessies	Ruimtelijk
7	Bij inruil privéauto deelmobiliteitabonnement of tegoed	Wettelijk
8	Exploitatievergoeding bij eisen aan aantal deelvoertuigen	Wettelijk
9	Parkeervergunningstarief deelauto gelijk aan bewonerstarief	Wettelijk
10	Deelmobiliteit campagne	Overig

De top tien bestaat uit verschillende soorten instrumenten, zowel ruimtelijk, wettelijk als fiscaal, zoals verzocht door de Kamer. De onderzoekers geven enkele kanttekeningen bij deze top tien, zoals dat het generieke aanbevelingen betreft en dat een top tien lokaal er heel anders uit kan zien. Daarnaast wordt aangegeven dat er relatief grote onzekerheidsmarges bestaan rondom de berekende effecten.

De uitkomst van het onderzoek sluit aan bij de huidige richting van het ministerie voor het onderwerp deelmobiliteit. In de top tien wordt bijvoorbeeld een aanbeveling gedaan over het gebruikmaken van openbare deelauto's door overheden, waarvoor intern Rijksbreed momenteel de mogelijkheden worden verkend. Daarnaast wordt het uitbreiden van deelmobiliteitshubs aanbevolen, ook daar wordt hard aan gewerkt. Zo wordt vanuit de vrijgemaakte € 7 miljoen (cofinanciering) Rijksbijdrage op het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 de uitrol van deelmobiliteitshubs gestimuleerd en wordt daarnaast kennis opgedaan over de succesfactoren en randvoorwaarden van deze hubs. Rondom fiscaliteit heeft het Ministerie van Financiën in mei een Kamerbrief gestuurd waarbij duidelijkheid wordt gegeven over fiscaliteit voor de deelauto<sup>10</sup>. Ook een campagne over de deelauto is een onderwerp waaraan wordt gewerkt, met een nieuwe campagneperiode gepland voor november van dit jaar.

Tot slot, het ministerie werkt samen met het nationaal samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit aan kennisopbouw, onder andere om de onzekerheden waar de onderzoekers over schrijven weg te kunnen nemen. Zoals in eerdere correspondentie met de Kamer is aangegeven, staat in het programma het werken aan standaardisatie, harmonisatie, kennisopbouw en kennisdeling centraal.

### **Vraag Kamer over hoe «het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 en BABW» past binnen de beleidsvoornemens**

In de procedurevergadering van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat van 11 september jl. heeft het lid van Dijk (NSC) gevraagd hoe het «ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones» past

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 461

binnen de beleidsvoornemens van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat<sup>11</sup>.

Dit ontwerpbesluit past in het beleidsvoornemen tot standaardisatie. Wat er met dit ontwerpbesluit mogelijk wordt, is:

- Het uitbreiden van de voertuigcategorieën waar een nul-emissiezone (zero-emissiezone) voor kan worden ingevoerd met taxi's;
- De invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden om de huidige bebording voor milieu- én zero-emissiezones te verbeteren.

Het op een gestandaardiseerde en gefaseerde wijze mogelijk maken om de taxi toe te voegen aan de zero-emissiezones, draagt bij aan de uniformiteit in gemeentelijk beleid om taxi's te verduurzamen. Dit is conform de afspraken gemaakt met de taxibranche in het Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer, getekend in 2022<sup>12</sup>. Het ontwerpbesluit zorgt ervoor dat alle gemeenten die een zero-emissiezone voor taxi's invoeren dit onder dezelfde voorwaarden en met dezelfde overgangsregels doen. Het moment dat dit mogelijk wordt, schuift door de controversieelverklaring naar achteren.

De mogelijkheid om zero-emissiezones voor bestel- en vrachtwagens in te stellen is reeds opgenomen in de wetgeving (het RVV 1990) en valt daarmee niet onder dit ontwerpbesluit. Het invoeren van het nieuwe verkeersbord en bijbehorende onderborden voorkomt onduidelijkheid voor de weggebruiker. Het nieuwe hoofdbord zorgt voor uniforme bebording ter vervanging van de bebording voor zowel milieu- als zero-emissiezones en voorkomt daarnaast conflicterende bebording van deze twee type zones.

### **Rapporten over verduurzaming Geconditioneerd Vervoer**

Bij de aanbidding van het plan van aanpak voor de verduurzaming van geconditioneerd transport (gekoeld of verwarmd vervoer van bederfelijke goederen) op 11 december 2023<sup>13</sup> is toegezegd de Kamer te informeren over de voortgang. De implementatie van het plan van aanpak moet leiden tot een vermindering in energieverbruik en geluidshinder en een reductie van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen in het geconditioneerd vervoer.

#### *TNO-meetprogramma naar de emissies van koelmotoren*

Zero-emissie koelmotoren zijn beschikbaar, maar worden in de praktijk nog weinig gebruikt. De traditioneel diesel-aangedreven koelsystemen vallen onder de Europese emissiewetgeving voor mobiele machines. Die normen zijn zo soepel dat de stikstof- en fijnstof-emissie van diesel-aangedreven koelers vele malen hoger is dan van vrachtwagenmotoren. Uit voorlopige praktijkmetingen<sup>14</sup> blijkt dat de diesel koelunit op een vrachtwagen respectievelijk verantwoordelijk is voor ongeveer één derde en een kwart van de totale stikstof-uitstoot van een geconditioneerde levering in de stad en op de snelweg. Nederland zet zich internationaal in voor een aanscherping van de emissienormen voor mobiele machines om deze uitstoot naar beneden te brengen.<sup>15</sup>

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 209, nr. 248/2024D32845 of Commissiebrief ID 85157

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2022/23, 30 175, nr. 420.

<sup>13</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 31 305, nr. 438.

<sup>14</sup> *Real-world emissions of temperature-controlled road transport in the Netherlands*, TNO, 2024.

<sup>15</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 31 305, nr. 438.

### *Stakeholdersessies Connekt*

In juni en juli 2024 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stakeholdersessies gehouden met relevante partijen uit de geconditioneerd vervoersector. Uit deze focusgroepen is naar voren gekomen dat de noodzaak van een transitie naar zero-emissie geconditioneerd vervoer in de sector niet ter discussie staat<sup>16</sup>. De ondernemers vragen daarbij aandacht voor duidelijk beleid ten aanzien van de registratie van e-as trailers op Nederlands kenteken en de transitie naar emissieloos geconditioneerd transport. De RDW werkt momenteel om de registratie van e-as trailers op termijn mogelijk te maken.

Binnenkort wordt gestart met een marktanalyse om te bezien hoe het verduurzamingstraject versneld kan worden. Daarnaast verkent het Ministerie hoe de huidige TCO-tools uitgebreid kunnen worden met informatie over de kosten en inzet van koelunits. Zo werkt het Ministerie samen met de sector aan een breed gedragen plan om de transitie naar zero-emissie koelmotoren in het geconditioneerd vervoer te versnellen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
Ch.A. Jansen

---

<sup>16</sup> *Transitie in de praktijk. De weg naar zero-emissie koelinstallaties in transport*, I&W Connekt, september 24.